Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

NOVEMBRE 2008

NUMÉRO 23

TABLE DES MATIÈRES

Ports du Québec 1
Sûreté maritime 6
Voie maritime 7
Transport maritime au Québec 7
Environnement 7
Marchandises 8
Traversiers 9
Croisières-excursions 9
Croisières internationales 10
Navigation de plaisance 11

PORTS DU QUÉBEC

Montréal

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné a été de 20 Mt, soit 5 % de plus que pour la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique presqu'exclusivement par la hausse de 9,6 % du tonnage de marchandises générales, dont une augmentation de 10 % des marchandises conteneurisées dans cette catégorie. Quant au vrac liquide (produits pétroliers et autres), il a augmenté d'à peine 1 %. Le port a accueilli 1 032 navires, soit une cinquantaine de moins que lors des trois premiers trimestres de 2007.[1]

Le plan stratégique Vision 2000, que l'administration portuaire de Montréal a dévoilé en avril dernier, comprendra quatre phases de réalisation. La première phase consiste à optimiser les infrastructures portuaires actuelles à Montréal et à augmenter immédiatement la capacité du port. Les travaux ont débuté en 2007 et se termineront en 2011. La deuxième phase est basée sur un réaménagement des terrains du port et ce, afin d'exploiter au maximum chaque mètre carré existant pour l'entreposage de marchandises. Ces travaux seront complétés en 2013. La troisième phase consistera à construire un nouveau terminal à conteneurs, soit à Montréal-Est ou à Contrecoeur, dont la construction s'étalera entre 2013 et 2016. La phase 4 sera consacrée à la construction d'un autre terminal à Contrecoeur qui sera terminée en 2020. Grâce à ces nouvelles installations, le port de Montréal triplera, d'ici 2020, sa capacité annuelle de manutention de conteneurs, passant de 1,6 million de conteneurs (EVP) à 4,5 millions.[2]

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Québec était de 19,7 Mt, soit 2 % de plus par rapport à la même période l'an dernier. La forte augmentation de 16 % du vrac solide et des marchandises générales a plus que compenser la baisse de 8 % des transbordements du vrac liquide. Par ailleurs, le port a accueilli 1 022 navires au cours des trois premiers trimestres de l'année, soit un peu plus d'une quarantaine que l'an dernier à pareille date[3]

[1] Administration portuaire de Montréal.

[2] « Le pdg du port de Montréal présente ses projets pour Contrecoeur », Communiqué de presse, Administration portuaire de Montréal, 9 octobre 2008; Théroux, Pierre, « Le Port de Montréal lorgne Contrecoeur », Les Affaires, du 11 au 17 octobre 2008.

[3] Administration portuaire de Québec.

Par ailleurs, la saison 2008 des croisières internationales au port de Québec s'est traduite par un achalandage accru des navires de croisière. Plus concrètement, 19 navires appartenant à 17 compagnies maritimes différentes ont accosté à Québec entre les mois de mai et octobre. Cinq paquebots ont effectué leur première visite à Québec. Autre constat, les navires de croisière sont de plus en plus gros. Ce sont près de 78 000 croisiéristes et 29 000 membres d'équipage qui ont fait escale à Québec. Rappelons que l'industrie des croisières internationales au Québec génère des retombées économiques directes de 100 M$ par an. Par ailleurs, le port de Québec est un port d'escale de tous les navires de croisière en transit sur le fleuve Saint-Laurent.[4]

Outre une croissance du nombre d'escales et de passagers, le port de Québec a connu une excellente saison au chapitre des opérations débarquement-embarquement. En effet, l'*Eurodam* et le *Sea Princess* ont choisi Québec pour le débarquement et l'embarquement de plus de 12 000 passagers. Au total, quatre opérations débarquement-embarquement ont eu lieu au port de Québec cette année.[5]

Sept-Îles

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Sept-Îles a totalisé 17,7 Mt, soit 15 % de plus qu'à la même période l'an dernier. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des tonnages de minerai de fer. Au cours des trois premiers trimestres de 2008, 437 navires ont transité au port, soit environ une trentaine de plus que durant la même période l'an dernier.[6]

L'industrie du minerai de fer connaît une forte croissance mondiale. Au Québec, les projets d'expansion des sociétés minières se multiplient. De l'avis des autorités portuaires, le tonnage manutentionné au port Sept-Îles pourrait tripler dans les cinq prochaines années si tous les projets d'expansion des sociétés minières voient le jour. Dans cette éventualité, le port devrait investir plusieurs dizaines de millions de dollars pour construire un quai supplémentaire destiné à la hausse des transbordements de minerai de fer. Il serait situé entre celui de La Relance et celui des installations de Mines Wabush, à Pointe-Noire.[7]

La Corporation de promotion industrielle et commerciale de Sept-Îles (COPIC) planche actuellement sur la réalisation d'un vaste projet d'aciérie évalué à 550 M$. L'usine, dont la production annuelle totaliserait 2,5 Mt d'acier, serait située sur l'un des terrains des Mines Wabush. Les autorités portuaires de Sept-Îles estiment quant à elles que l'implantation d'une telle usine pourrait se traduire par un tonnage manutentionné d'environ 4 Mt.[8]

Port-Cartier

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné à Port-Cartier était de 12,5 Mt, soit une baisse de 8 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette diminution s'explique par une baisse des transbordements de concentré et de boulettes de fer, de même que des transbordements de céréales et de pétrole. Au cours de trois premiers trimestres, 325 navires ont transité à Port-Cartier, soit une quinzaine de moins par rapport à pareille date l'an dernier.[9]

---

[4] « La saison des croisières internationales débute aujourd'hui et le *Maasdam* se voit décerner le prix D », Communiqué de presse, Administration portuaire de Québec, 16 mai 2008.
[5] « Un fort achalandage de navires de croisières au port de Québec », Communiqué de presse, Administration portuaire de Québec, 18 septembre 2008.
[6] Administration portuaire de Sept-Îles.
[7] Gosselin, Marc, « Le boom des ressources propulse Sept-Îles » et « Le Port met le cap sur l'expansion », Les Affaires, du 20 au 26 septembre 2008.
[8] « Sept-Îles - Un grand chantier d'acier », Site Web de Radio-Canada, 11 août 2008; « Sept-Îles - Une aciérie bonne pour le port », Site Web de Radio-Canada, 14 août 2008.
[9] Administration portuaire de Port-Cartier.

Sorel-Tracy

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Sorel était de 3,9 Mt, soit une hausse de 12 % par rapport aux trois premiers trimestres de 2007. Cette performance du port s'explique en grande partie par la hausse du tonnage d'ilménite. En termes de trafic, 185 navires ont transité au port depuis le début de l'année, soit 7 de plus qu'à la même période l'an dernier.[10]

La compagnie Québec-Fer et Titane de Sorel-Tracy a reçu la livraison d'une grue géante chargeuse de navires. La compagnie minière prévoit également des investissements de plus de 35 M$ dans l'agrandissement de ses installations portuaires de Sorel-Tracy.[11]

Port-Alfred

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Port-Alfred était de 3,5 Mt, soit une hausse de 8 % par rapport aux trois premiers trimestres de 2007. Tant les tonnages du vrac sec (bauxite, alumine, coke vert, spath fluor et coke calciné) que liquide (soude caustique et mazout) ont augmenté, soit de 9 % et 2 % respectivement. En termes de trafic, 110 navires ont transité au port, soit une dizaine de plus qu'à la même période l'an dernier.[12]

Baie-Comeau

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Baie-Comeau était de 3 Mt, soit 13 % de moins qu'à pareille date l'an dernier. La baisse des transbordements de grains et de céréales explique principalement ce recul du tonnage. Parallèlement, le port a accueilli 153 navires, soit une trentaine de moins que lors des trois premiers trimestres de 2007.[13]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 413 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des trois premiers trimestres de l'année, ce qui représente une baisse de 4 % par rapport à la même période l'an dernier. Au cours des trois premiers trimestres de 2008, le traversier-rail a fait 251 voyages allers-retours, soit une dizaine de moins qu'à pareille date l'an dernier.[14]

Le projet de modernisation de l'aluminerie de Baie-Comeau ne devrait pas être touché par la décision récente de la multinationale Alcoa de suspendre tous ses projets d'investissements jugés non essentiels. Rappelons qu'au début de mars, Alcoa s'est entendue avec le gouvernement du Québec afin de moderniser son aluminerie de Baie-Comeau. La compagnie prévoit investir 1,2 milliard $ afin de remplacer ses 542 cuves Soderberg par une série de 320 cuves plus performantes et moins polluantes. Au terme des travaux, la production de l'aluminerie devrait passer de 400 000 à 540 000 tonnes d'aluminium par année. La multinationale a également l'intention d'investir dans la réfection de ses installations portuaires à Baie-Comeau.[15]

Havre-Saint-Pierre

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage manutentionné d'ilménite au port QIT - Fer et Titane de Havre-Saint-Pierre est estimé à 2 Mt[16], soit 18 % de plus qu'à la même période l'an dernier. À ce total, il faudrait ajouter le

---

[10] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.
[11] « Sorel-Tracy - Une grue géante conçue au Québec », Les Affaires, 13 septembre 2008.
[12] Administration portuaire de Port-Alfred.
[13] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.
[14] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2007 et 2008.
[15] Paradis, Steeve, « Le projet survivrait aux coupes d'Alcoa », Le Soleil, 16 octobre 2008; « Alcoa - Une poignée de main de 1,2 milliard », Site Web de Radio-Canada, 4 mars 2008.
[16] Estimation calculée sur la base du tonnage manutentionné d'ilménite au port de Sorel-Tracy fourni par Transports Canada.

tonnage de diverses marchandises manutentionnées au quai de la Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre. Pour des raisons hors de notre contrôle, il n'a pas été possible d'obtenir ce tonnage pour les trois premiers trimestres de l'année. Mentionnons toutefois que ce tonnage compte pour bien peu sur le tonnage total manutentionné à Havre-Saint-Pierre.

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Trois-Rivières a été de 1,8 Mt, soit 7 % de plus que pour la même période l'an dernier. La hausse de 31 % du tonnage du vrac solide explique cette augmentation du tonnage et ce, en dépit de la baisse des transbordements du vrac liquide (19 %) et des marchandises générales (53 %). D'autre part, le port a accueilli 181 navires, soit une quarantaine de moins que lors des trois premiers trimestres l'an dernier.[17]

Bécancour

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2008, le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 1,5 Mt, soit une hausse de 4 % par rapport à la même période l'an dernier. La hausse des transbordements de coke, de sel chimique, de pièces d'éoliennes, de paraffine et d'alumine a plus que compensé les baisses de tonnages de charbon, d'acier, de magnésite, de matières dangereuses et de sel de déglaçage. Parallèlement, le port de Bécancour a accueilli 139 navires, soit 17 de plus que lors des trois premiers trimestres 2007.[18]

L'entreprise norvégienne Renewable Energy Corporation (REC) investira 1,2 milliard $US à Bécancour dans le raffinage du silicium destiné à la fabrication de panneaux solaires. Elle produira annuellement 13 000 tonnes de silicium polycristallin à Bécancour à partir de 2012, soit le tiers de la production mondial.[19]

Port-Saguenay

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné à Port-Saguenay était de 260 300 t, soit 14 % de plus que pour la même période l'an dernier. La forte hausse du tonnage de sel de déglaçage attribuable à la rigueur de l'hiver passé, explique cette augmentation du tonnage total et ce, en dépit d'une baisse des transbordements de pâte de bois, de bois d'œuvre, d'aluminium et de soude caustique. Le port a accueilli 38 navires au cours des trois premiers semestres de 2008.[20]

Valleyfield

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Valleyfield totalisait 214 000 t, soit une baisse de 16 % par rapport à la même période l'an dernier, attribuable à une diminution importante de 31 % du vrac solide (sel industriel, concentré de zinc, bauxite et pierre) et aussi du vrac liquide (produits chimiques et asphalte liquide), mais dans une moindre mesure, soit de 7 %. Le port a accueilli 44 navires depuis le début de l'année.[21]

Rimouski

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné s'élevait à 193 000 t, soit 17 % de plus qu'à la même période l'an dernier. La hausse des transbordements d'essence, de sel de déglaçage, de sable et de gravier a plus que compensé la légère baisse du tonnage de produits pétroliers. Le port a accueilli en outre

---

[17] Administration portuaire de Trois-Rivières.
[18] Administration portuaire de Bécancour.

[19] Baril, Hélène, « Bécancour se fait une place au soleil - Une entreprise norvégienne investit 1,2 milliard dans le raffinage du silicium », La Tribune, 26 août 2008.
[20] Administration portuaire de Port-Saguenay.
[21] Société du Port de Valleyfield.

60 navires, soit une dizaine de plus que durant les trois premiers trimestres de 2007.[22]

En août dernier, Transports Canada a consenti l'octroi de 7,3 M$ pour le dragage des ports de Rimouski en 2009 et de Matane cet automne. La ville de Rimouski a profité de l'occasion afin de solliciter l'aide fédérale pour le prolongement d'un brise-lames au port de Rimouski afin de sécuriser le quai des pêcheurs et du traversier *CNM Évolution*.[23]

Matane

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Matane était de 191 000 t, soit 15 % de plus qu'à pareille date l'an dernier. L'augmentation du tonnage de la pâte de bois explique principalement cette hausse. Le port a accueilli 33 navires au cours des trois premiers trimestres de 2008, soit cinq de plus que durant la même période l'an dernier.[24]

D'autre part, il faut ajouter environ 430 000 t qui ont transité au port de Matane via le *Georges-Alexandre-Lebel*. En termes de trafic, le traversier-rail a fait 261 voyages allers-retours (244 entre Baie-Comeau et Matane et 17 entre Matane et Sept-Îles).[25]

Gros-Cacouna

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Gros-Cacouna avoisinait les 129 000 t, soit 28 % de moins qu'à la même période l'an dernier. La baisse des transbordements de bois d'œuvre, de papier journal et d'engrais explique principalement ce recul du tonnage à Gros-Cacouna. En termes de trafic, le port a accueilli 39 navires depuis le début de l'année.[26]

Gaspé

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Gaspé a totalisé 85 800 t, soit 55 % de plus qu'à la même période l'an dernier. La hausse des tonnages de sable et de gravier, de sel de déglaçage et de produits pétroliers explique cette augmentation. Le port a accueilli 21 navires, soit deux de moins que durant la même période l'an dernier.[27]

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Pointe-au-Pic était d'environ 70 400 t, soit une baisse de 29 % par rapport à la même période l'an dernier. Ce ralentissement s'explique en totalité par la baisse du tonnage de papier journal. Quant au trafic maritime, il a diminué avec un total de 12 navires, comparativement à 20 au cours des trois premiers trimestres de 2007.[28]

Chandler

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2008, le tonnage total manutentionné au port de Chandler a totalisé 4 274 t, soit 9 % de plus qu'en 2007. La hausse des transbordements de marchandises diverses explique en totalité cette hausse du tonnage. Sept navires ont accosté à Chandler au cours des trois premiers trimestres, comparativement à un seul durant la même période l'an dernier.[29]

---

[22] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.
[23] Thériault, Carl, « Les millions du fédéral pleuvent dans l'Est », Le Soleil, 21 août 2008.
[24] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.
[25] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2007 et 2008.
[26] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.
[27] Ibid
[28] Ibid
[29] ibid

BILAN DES TROIS PREMIE... 2008

Estimation et comparaison des to... dans les principaux ports du ... trois premiers trimestres d...

Liste des ports	2008 janv.-sept.	2007 janv.-sept.	Variation [30] 2008 / 2007
1. Montréal	20 Mt	19 Mt	+ 5%
2. Québec	19,7 Mt	19,2 Mt	+ 2 %
3. Sept-Îles	17,7 Mt	15,4 Mt	15 %
4. Port-Cartier	12,5 Mt	13,6 Mt	- 8 %
5. Sorel-Tracy	3,9 Mt	3,5 Mt	+ 12 %
6. Port-Alfred	3,5 Mt	3,8 Mt	+ 8 %
7. Baie-Comeau [31]	3 Mt	3,4 Mt	- 13 %
8. Havre-St-Pierre [32]	2 Mt	1,7 Mt	+ 18 %
9 Trois-Rivières	1,8 Mt	1,6 Mt	+ 7 %
10. Bécancour	1,5 Mt	1,4 Mt	+ 4 %
11. Port-Saguenay	260 kt	228 kt	+ 14 %
12. Valleyfield	214 kt	257 kt	- 16 %
13. Rimouski	193 kt	166 kt	+ 17 %
14. Matane [31]	191 kt	166 kt	+ 15 %
15. Gros-Cacouna	129 kt	181 kt	- 28 %
16. Gaspé	86 kt	56 kt	+ 55 %
17. Pointe-au-Pic	70 kt	100 kt	- 29 %
18. Chandler	4,3 kt	3,9 kt	+ 9 %
Total	**87,1 Mt**	**83,5 Mt**	**+ 4 %**

Sources : Administrations portuaires et Tr... Canada, région du Québec.

Compilation : DRPE, Pêches et Océans C...

M : millions; k : milliers

...ERS TRIMESTRES DE ...

...onnages manutentionnés ...Québec au cours des ...de 2007 et de 2008

SÛRETÉ MARI... TIME

...les navires et des ... Faible taux de fouille d... conteneurs au Canada

...n sécurité nationale, le ... De l'avis d'un expert e... da devrait consentir plus ... gouvernement du Canad... ières et humaines à ... de ressources financi... frontaliers afin de ... l'Agence des service... de fouiller davantage de ... permettre à ses agents ...

...nt calculées à partir des ...ages manutentionnés.

[30] Les variations des tonnages so... ...tonnage transitant aux ports de ... données non arrondies des tonna...

[31] Ces données n'incluent pas le ... traversier-rail *Georges-* ... Baie-Comeau et de Matane via le ... *Alexandre-Lebel*.

... du tonnage manutentionné ...

[32] Estimation calculée sur la base ... fourni par Transports Canada. ... d'ilménite au port de Sorel-Tracy ...

navires en provenance de l'étranger et transitant par le fleuve Saint-Laurent.

Entre le 1er avril 2007 et le 31 mars 2008, environ 5 % des navires ont été fouillés par les douaniers quand ils ont accosté dans un des ports du Québec. Quant aux 600 000 conteneurs en provenance de l'étranger et déchargés au port de Montréal, quelque 23 200 d'entre eux ont été la cible d'une quelconque vérification ou de fouille, soit un peu moins que 4 %. Bref, le faible taux de fouille n'est pas suffisant pour contrer l'entrée de drogues, d'immigrants illégaux et d'armes illicites au Canada. Par ailleurs, les autorités américaines ont grandement investi en matière de sécurité maritime et ils s'inquiètent de ce qu'ils voient au Canada. Rappelons que le fleuve Saint-Laurent donne accès aux Grands Lacs, lesquels permettent de se rendre aux États-Unis.[33]

Surveillance canado-américaine du trafic maritime dans la Voie maritime

Les autorités américaines s'inquiètent qu'un conteneur dangereux pénètre sur leur territoire par le Saint-Laurent où transitent 7 % des conteneurs acheminés par cargo aux États-Unis. Du coup, le gouvernement américain s'efforce de renforcer la sécurité de la Voie maritime. Ainsi, les gardes-côtes canadiens et américains patrouillent ensemble sur une distance de 100 kilomètres entre Valleyfield, au Québec, et Cardinal, en Ontario, pour assurer la détection, la surveillance, l'interception et l'arraisonnement de navires suspects.

En février dernier, le gouvernement du Canada a consenti 15 M$ sur deux ans afin d'ouvrir un centre de contrôle du commerce maritime sur le fleuve Saint-Laurent et dans la région des Grands Lacs. Ce centre vise à renforcer les liens douaniers entre les États-Unis et le Canada souhaités dans le cadre de l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs en 2005 qui prévoit que l'Agence des services frontaliers du Canada et le United States Coast Guard

[33] Boivin, Matthieu, « Services frontaliers du fleuve Saint-Laurent - Moins de 5 % de navires fouillés », Le Soleil, 29 août 2008.

coopèrent pour prévenir tout acte de terrorisme via le transport maritime.[34]

VOIE MARITIME

Hausse du trafic et baisse des cargaisons sur la Voie maritime

Au cours des trois premiers trimestres de l'année, la Voie maritime a accueilli 3 081 navires, une hausse de 3 % par rapport à la même période l'an dernier. Les navires transitant par la Voie maritime ont transporté 29 Mt, soit 4 % de moins qu'à pareille date l'an dernier. La hausse des trafics de minerai de fer, du charbon et des autres vracs n'a pas permis de compenser la diminution du trafic de céréales.[35]

TRANSPORT AU QUÉBEC

Les entreprises du Québec tardent à se convertir au transport maritime de courte distance

Selon l'Association des armateurs du Saint-Laurent (ASL), les eaux du Saint-Laurent sont boudées par bon nombre d'entreprises qui préfèrent expédier leurs marchandises par camion et ce, en dépit de deux programmes du gouvernement du Québec totalisant 80 M$ qui visent à venir en aide aux compagnies souhaitant se convertir au transport maritime. Pourtant, le transport maritime de courte distance (TMCD) ou cabotage a tout pour plaire. À titre d'exemple, un navire de 25 000 tonneaux remplace près de 900 poids lourds sillonnant les routes. De plus, un bateau émet jusqu'à 10 fois moins de CO^2 par tonne transportée qu'un camion. Conséquemment, la quantité de gaz à effet de serre est considérablement réduite.[36]

ENVIRONNEMENT

L'Arctique et l'exploitation des ressources pétrolières et gazières

La Russie, les États-Unis, le Canada, le Danemark et la Norvège sont tous engagés, à des degrés divers, dans une course pour exercer et étendre leur souveraineté sur l'Arctique pour des raisons stratégiques, politiques et énergétiques. L'agence gouvernementale américaine de recherche géologique estime à 412 milliards de barils de pétrole les ressources inexploitées d'or noir et de gaz en Arctique. Bien que des sites offshore près des côtes septentrionales de l'Alaska produisent déjà depuis des années du pétrole et du gaz naturel, 84 % de ces réserves pétrolifères se situent au large.

De l'avis d'experts, l'exploitation des gigantesques réserves pétrolières et gazières de l'Arctique présente d'importantes contraintes et risque d'affecter ce vaste écosystème déjà bouleversé par le réchauffement climatique. Selon l'estimation de glaciologues, l'océan Arctique pourrait être libéré des glaces pendant toute la période estivale d'ici 2030 en raison du réchauffement climatique, ce qui faciliterait l'exploitation des ressources énergétiques.[37]

Un système de traitement des eaux usées pour les navires de croisières-excursions

À l'instar de l'ensemble des compagnies navales, la plus importante entreprise de croisières au pays, Croisières AML, devra se conformer à la nouvelle réglementation fédérale concernant le rejet des eaux usées en mer généré par les navires. Pour ce faire, la compagnie compte sur une technologie conçue par Premier Tech Environnement (PTE). Le temps où ces eaux étaient rejetées directement

[34] Schmouker, Olivier, « Des fonds publics noyés dans le Saint-Laurent », Les Affaires, du 11 au 17 octobre 2008.
[35] « Résultats mensuels du trafic de la Voie maritime en date du 30 juin 2008 », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, juin 2008; « La volonté de la Voie maritime de diversifier ses marchandises produit des résultats », Communiqué de presse, Réseau Grands Lacs Voie Maritime du Saint-Laurent, 9 juillet 2008.

[36] Sabourin, Marc-André, « L'industrie maritime est au neutre », Les Affaires, 19 juillet 2008.
[37] Lavallée, Guillaume, « Défi de la course aux hydrocarbures », Agence France Presse, 1 septembre 2008.

dans le fleuve sera bientôt chose du passé. En effet, les équipes de PTE, de Croisières AML et de la firme Navtech de Québec ont uni leur savoir-faire afin de concevoir un système de type « membranaire ».

Le système jugé prometteur a été installé en juillet à titre de projet-pilote sur le navire *Cavalier-Maxim*, amarré à Montréal. À la fin de la saison des croisières sur le Saint-Laurent, les performances de cette technologie seront évaluées. Si l'expérience est concluante, AML pourrait l'adopter pour l'ensemble de sa flotte de 18 navires.[38]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Augmentation de la production de la compagnie IOC

La crise financière a des impacts sur la production mondiale d'acier. ArcelorMittal, chef de file mondial de l'industrie, a récemment annoncé une réduction de 10 % à 15 % de sa production au cours du troisième trimestre. Des sociétés sidérurgiques russes et chinoises ont aussi annoncé des réductions.[39]

Ceci dit, bien que les importations chinoises de minerai de fer au cours des trois premiers trimestres de l'année soient de 22 % supérieures à celles de 2007, certains observateurs craignent que la baisse de la production sidérurgique chinoise n'annonce un ralentissement de l'essor économique de la Chine. Néanmoins, la firme BHP prévoit que l'économie chinoise continuera de croître à un rythme annuel de 6 % à 9 % au cours de cinq prochaines années. Rio Tinto est encore plus optimiste et va jusqu'à prédire que la croissance économique restera supérieure à 8 %.[40]

Malgré la conjoncture économique mondial actuel, la minière Iron Ore du Canada (IOC) procédera à la deuxième phase d'un plan d'expansion lancé en mars 2008 qui vise à augmenter de 50 % sa capacité d'ici 2011. La compagnie minière Iron Ore du Canada (IOC) et Rio Tinto investiront 300 M$ pour augmenter sa capacité de production de minerai de fer et de boulettes à ses installations de Labrador City. Avec cet investissement, la production de concentré de minerai de fer passera de 17 Mt à 22,8 Mt par année. La minière planche également sur la possibilité de la réalisation d'une phase 3. Une étude de faisabilité sera réalisée à cette fin afin d'évaluer la possibilité de faire passer la production annuelle de concentré de fer de la compagnie à 26 Mt.[41]

Céréales et oléagineux

Hausse anticipée de la production et des exportations

Les plus récentes estimations du ministère Agriculture et Agroalimentaire Canada prévoient que la production des céréales et oléagineux pour l'année-récolte 2008-2009 au Canada augmentera pour atteindre 64 Mt par rapport aux 60 Mt en 2007-2008. Ces prévisions supposent toutefois des précipitations normales pour les périodes de croissance et de récolte, ainsi qu'une bonne qualité de récolte. Quant aux exportations canadiennes de céréales et d'oléagineux, elles pourraient augmenter de 7 %. Ceci dit, elles pourraient être limitées par une forte demande intérieure, générée par un usage accru de maïs pour la production d'éthanol.[42]

[38] Larouche, Marc, « Projet-pilote commun Premier Tech - Croisières AML », Les Affaires, 28 octobre 2008.
[39] « Le secteur des matières premières s'adapte à la crise », The Economist, du 25 au 31 octobre 2008.
[40] Ibid

[41] Arcand, Denis, « L'Iron Ore investit 300 millions à Labrador City - L'usine de Sept-Îles demeure fermée », La Presse, 5 septembre 2008; « Rio Tinto investit », Le Quotidien, 5 septembre 2008.
[42] Proulx, Marc-Urbain, « La stratégie québécoise de l'aluminium », Le Devoir, 30 juillet 2008; « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles Canada, mai 2008.

Aluminium

Ralentissement du marché mondial de l'aluminium

La précarité actuelle de la conjoncture économique et financière pourrait avoir des répercussions manifestes sur le marché mondial de l'aluminium. Dans ce contexte, la production industrielle risque de tourner au ralenti. Ce sera notamment le cas de l'industrie de l'automobile où la demande risque de chuter provoquant du même coup une baisse de la demande mondiale de l'aluminium. La situation américaine de l'industrie de l'automobile s'est particulièrement dégradée alors que les ventes de véhicules neufs ont chuté de façon drastique. Elles menacent aussi de s'effondrer en Europe et elles présentent des signes de ralentissement dans les pays émergents.[43]

Bois d'œuvre et papier journal

La faiblesse de la demande nord-américaine du bois d'œuvre se poursuit

La crise financière et immobilière qui sévit chez nos voisins du sud se répercutera sur le marché de la construction de maisons neuves, d'autant que le marché immobilier est inondé de maisons saisies par les institutions bancaires en raison de l'incapacité de plusieurs nouveaux propriétaires à honorer leurs emprunts hypothécaires. Toutefois, les perspectives sont plus positives pour 2009, alors que les marchés américains de la construction et de la revente prendront graduellement du mieux. Les pronostics semblent encore meilleurs pour 2010 en raison du raffermissement anticipé du marché immobilier américain.[44]

Baisse de la demande nord-américaine de papier journal

La demande nord-américaine est en chute libre. Au cours des huit premiers mois de l'année, les journaux américains ont réduit leur consommation de papier de 14 %. Les formats de certains quotidiens rapetissent, en plus d'imprimer sur du papier de plus en plus mince. Les journaux perdent aussi certaines pages, comme les petites annonces, les annonces de recherche d'emploi et les cotes boursières, qui migrent de plus en plus sur Internet.[45]

TRAVERSIERS

Incertitude entourant le projet d'un traversier entre Grande-Anse et Paspébiac

Le projet de traversier maritime dans la Baie-des-Chaleurs entre Grande-Anse au Nouveau-Brunswick et Paspébiac au Québec serait compromis. Le prix actuel du carburant dépasse de loin les prédictions de l'étude de faisabilité faite en 2004. De plus, l'implantation de ce service de traversier nécessiterait des investissements majeurs, notamment pour l'achat du traversier, l'aménagement des quais et la création d'un fonds de roulement pour assurer la première année de service du traversier. Pour ce faire, les promoteurs comptent sur l'aide gouvernementale afin de financer, en partie, le projet estimé à 10 M$. Notons que l'étude de faisabilité faisait état d'un potentiel de 100 000 utilisateurs par année.[46]

CROISIÈRES-EXCURSIONS

Une croisière dans le parc marin Saint-Laurent-Saguenay pour les croisiéristes en escale

Parmi les forfaits offerts aux passagers des croisières internationales en escale à Saguenay, il y a celui proposé par les Croisières Marjolaine. Les touristes partent de La Baie en autobus pour se rendre au Parc marin Saint-Laurent-Saguenay, puis reviennent en bateau, ou vice-versa. L'excursion d'une

[43] Tendances des matières premières, Desjardins Études économiques, 9 octobre 2008.
[44] Ibid

[45] Drolet, Anne, « Le prix du papier journal à la une », Le Soleil, 1 octobre 2008.
[46] « Québec fait construire un nouveau navire pour les Îles-de-la-Madeleine », La Presse Canadienne, 27 mai 2008.

durée d'environ 4 heures permet d'admirer tant la mer que la terre.[47]

Croisières d'observation des baleines : baisse de l'achalandage

Les conditions climatiques pluvieuses de l'été 2008 ont eu des effets négatifs sur l'industrie des croisières aux baleines à Tadoussac. En effet, les clients se sont faits plus rares en juin et en juillet. Toutefois, il semblerait que depuis le début du mois d'août, les amateurs de croisières aux baleines ont augmenté. Dans un autre ordre d'idée, les bateliers de Tadoussac devront composer sous peu avec un nouveau plan de zonage marin sur le territoire. Ils pensent que ce plan n'ajoutera pas de contraintes trop sérieuses à l'industrie.[48]

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Croissance anticipée des croisières sur le Saint-Laurent d'ici 2014

Bien que le navire de croisière *Explorer of the Seas* de Royal Caribbean ne reviendra pas à Québec l'an prochain, l'administration portuaire prévoit une augmentation du nombre de croisiéristes dans la capitale en 2009. En raison du coût élevé du carburant, son propriétaire a préféré réduire le nombre de croisières dans les Maritimes et au Québec l'an prochain. Ceci dit, l'Association des croisières du Saint-Laurent demeure confiante de quadrupler le nombre de croisières internationales sur le fleuve d'ici 2014 et ce, en dépit de la hausse du prix du carburant. Dans un avenir plus rapproché, l'Association prévoit que le nombre de croisiéristes sur le fleuve pourrait doubler par rapport à 2007, pour atteindre 220 000.[49]

Une nouvelle croisière sur le Saint-Laurent

La ligne de croisières Carnival Cruises a confirmé qu'elle offrira un circuit de trois escales uniquement au Québec, sans arrêt dans les Maritimes et dans le Maine. Concrètement, trois croisières estivales sur le Saint-Laurent au départ de New York avec escales à Québec, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre sont prévus en juin, juillet et août 2009. Sous le thème « After the Glaciers », ces croisières d'une durée de neuf jours se feront à bord du *Carnival Triumph*, un navire d'une capacité de 2 700 passagers et de 1 100 membres d'équipage. À Baie-Comeau, ces trois nouvelles escales s'ajoutent à celles déjà prévues du *Maasdam* (Holland America) et du *Balmoral* (Fred Olsen Cruises) en octobre 2009[50]

Un premier navire de croisière au nouveau quai d'escale de Saguenay

En septembre dernier, le *MS Eurodam* a été le premier navire de croisières internationales à accoster au nouveau quai de croisières de Saguenay. Rappelons que la nouvelle infrastructure portuaire de quai permettra de recevoir un grand nombre de bateaux en plus de prolonger le temps d'escale. Dès lors, les croisiéristes pourront visiter des attraits touristiques de la région du Saguenay-Lac Saint-Jean.[51]

La saison des croisières au Saguenay s'annonce excellente pour 2009. À ce jour, 14 navires de croisière ont confirmé leur présence, ce qui amènera à Port-Saguenay plus de 28 000 passagers, soit plus que le double des 11 000 passagers accueillis en 2008, générés par l'escale de 8 navires de croisière.[52]

---

[47] Labrie, Isabelle, « Un premier débarquement - L'absence d'un quai d'escale constitue un avantage pour le moment », Le Quotidien, 10 septembre 2008.
[48] « Tadoussac - Les touristes », Site Web de Radio-Canada, 18 août 2008.
[49] Pelchat, Pierre, « 220 000 croisiéristes sur le Saint-Laurent en 2009 », Le Quotidien, 9 octobre 2008.
[50] Pelchat, Pierre, « Une nouvelle croisière sur le Saint-Laurent », Le Soleil, 18 octobre 2008.
[51] « Le premier navire accoste au nouveau quai d'escale de Saguenay », Communiqué de presse, Association des croisières du Saint-Laurent, 29 septembre 2008.
[52] « Les croisières en Minganie, plus qu'un rêve... une réalité », Communiqué de presse, Association des croisières du Saint-Laurent, 19 septembre 2008.

Une première pour le bateau de croisière *CTMA-Le Vacancier*

Les 23 et 24 septembre derniers, le bateau de croisière *Le Vacancier* du groupe CTMA des Îles-de-la-Madeleine a fait escale à Havre-Saint-Pierre et ce, pour la toute première fois. Cette visite est le fruit d'efforts conjugués entre le Groupe CTMA et la Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre dont l'objectif était de permettre à des croisiéristes de découvrir les charmes de trois belles régions maritimes du Québec : la Minganie, la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine. Outre l'ajout de Havre-Saint-Pierre, le circuit du navire de croisière en partance de Montréal fait également escale à Québec et à Chandler.[53]

Hausse anticipée de la demande des croisières dans le nord canadien

Au cours du bref été arctique 2008, 26 navires de croisière auront débarqué 3 000 passagers dans un des villages du Nunavut. Bien qu'il s'agisse d'une augmentation appréciable du nombre de croisiéristes par rapport aux années précédentes, leur nombre demeure assez restreint.

La demande pour les croisières dans l'Arctique canadien devrait augmenter au cours des prochaines années et ce, pour deux principales raisons. Tout d'abord, les croisiéristes qui ont déjà expérimenté les croisières dans les Caraïbes, la Méditerranée, la mer Baltique et l'Alaska, se tournent de plus en plus vers d'autres circuits de croisières « en eaux froides ». En cela, les croisières sur le Saint-Laurent et en Arctique sont avantagées. Il est une autre raison qui permet d'anticiper un développement rapide de l'offre dans l'Arctique. Le réchauffement climatique fait fondre la banquise à vue d'œil, permettant l'accès à des sites jusqu'alors isolés par les glaces, et allongeant la saison des croisières qui ne comptait qu'une soixantaine de jours jusqu'à récemment.[54]

NAVIGATION DE PLAISANCE

Deux fois plus de noyades au Québec en 2008

Vingt personnes se sont noyées en pratiquant une activité de nautisme dans un cours d'eau au Québec au cours de l'été 2008, soit deux fois plus qu'en 2007, alors qu'un total de 12 personnes s'étaient noyées. Les régions administratives de Québec et de l'Outaouais sont celles où sont survenues le plus grand nombre de noyades. La majorité d'entre elles sont imputables au chavirement d'une petite embarcation.

Devant un tel bilan, le Conseil québécois du nautisme (CQN) songerait à rendre obligatoire le port du vêtement de flottaison individuel. En effet, bon nombre de ces noyades auraient pu être évitées si les victimes avaient porté un gilet de sauvetage. De l'avis du CQN, une législation pourrait être le meilleur moyen de changer les comportements. Rappelons qu'au Québec, la loi exige que le nombre de gilets de flottaison à bord soit égal au nombre de personnes présentes dans l'embarcation, et que chaque plaisancier en ait un de taille appropriée. Toutefois, le port du gilet n'est pas obligatoire.[55]

---

[53] Paradis, Steeve, « Le *Carnival Triumph* s'arrêtera trois fois à Baie-Comeau », Journal Haute Côte-Nord Est, 25 septembre 2008.

[54] Désiront, André, « Une grande destination de croisière », La Presse, 6 septembre 2008.

[55] « Formation des patrouilleurs nautiques - La SQ se tourne vers l'Institut maritime », Site Web de Radio-Canada, 15 mai 2008.

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Menard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : (418) 648-5939

Fax : (418) 649-8003

Courriel : martial.menard@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
104 rue Dalhousie
Québec (Québec)
G1K 7Y7

Novembre 2008